

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service with sufficient postage as first class mail in an envelope addressed to: Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22131-1450, on June 18, 2004

By

*Elizabeth I. Deland*



PATENT

Attorney Docket No. SIC-04-003

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re application of:

KAZUHIRO TAKEDA, et al.

Application No.: 10/708,650

Filed: March 17, 2004

For: BICYCLE INFORMATION  
PROCESSING APPARATUS WITH  
MEMORY PROTECTION

) Examiner: Unassigned

) Art Unit: 2185

) SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT

Commissioner for Patents  
P.O. Box 1450  
Alexandria, VA 22313-1450

Commissioner:

Enclosed herewith is a certified copy of a priority document, JP 2003-088792, to be made of record in the above-captioned case.

Respectfully submitted,

*James A. Deland*

James A. Deland  
Reg. No. 31,242

**CUSTOMER NO. 29863**  
DELAND LAW OFFICE  
P.O. Box 69  
Klamath River, CA 96050-0069  
(530) 465-2430



日 本 国 特 許 庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日                      2 0 0 3 年    3 月 2 7 日  
Date of Application:

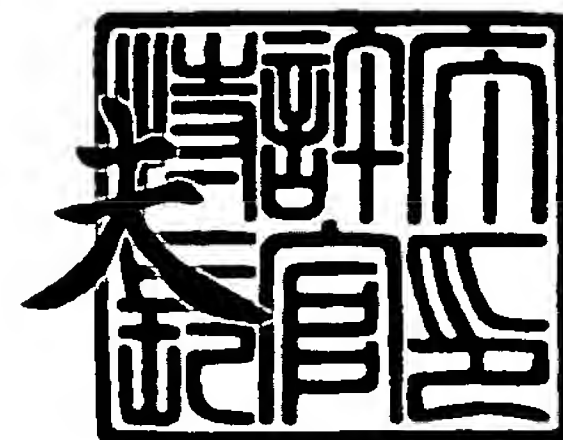
出 願 番 号                      特 願 2 0 0 3 - 0 8 8 7 9 2  
Application Number:  
[ST. 10/C] :                      [ J P 2 0 0 3 - 0 8 8 7 9 2 ]

出      願      人                      株式会社シマノ  
Applicant(s):

2 0 0 3 年 1 2 月    9 日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

今 井 康 夫



【書類名】 特許願

【整理番号】 SN030035P

【提出日】 平成15年 3月27日

【あて先】 特許庁長官 殿

【国際特許分類】 B62J 39/00

【発明者】

    【住所又は居所】 大阪府堺市深井中町 8 7 4 - 1 - 2 0 1

    【氏名】 竹田 和弘

【発明者】

    【住所又は居所】 奈良県北葛城郡王寺町元町 2 - 1 6 - 2 1

    【氏名】 北村 智

【発明者】

    【住所又は居所】 大阪府八尾市老原 1 - 1 2 - 3

    【氏名】 武林 晴行

【特許出願人】

    【識別番号】 000002439

    【氏名又は名称】 株式会社シマノ

【代理人】

    【識別番号】 100094145

    【弁理士】

    【氏名又は名称】 小野 由己男

    【連絡先】 0 6 - 6 3 1 6 - 5 5 3 3

【選任した代理人】

    【識別番号】 100109450

    【弁理士】

    【氏名又は名称】 關 健一

## 【選任した代理人】

【識別番号】 100111187

【弁理士】

【氏名又は名称】 加藤 秀忠

## 【手数料の表示】

【予納台帳番号】 020905

【納付金額】 21,000円

## 【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 自転車用情報処理装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

自転車に装着可能な電源から供給される電力で動作する自転車用情報処理装置であって、

前記自転車に関する情報を記憶する不揮発性の情報記憶部と、

前記電源から供給される電力に関連する電圧を検出する電圧検出部と、

前記電圧検出部により検出された電圧が所定電圧以上のとき前記情報記憶部にアクセスして前記自転車に関する情報を処理する情報処理部と、  
を備えた自転車用情報処理装置。

【請求項 2】

前記電源から供給される電力を蓄える蓄電部をさらに備え、

前記電圧検出部は前記蓄電部に充電された電力の電圧を検出する、請求項 1 に記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 3】

前記情報処理部で処理された情報を表示する情報表示部をさらに備える、請求項 1 又は 2 に記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 4】

前記情報表示部を、前記情報記憶部、前記電圧検出部および前記情報処理部とともに収納する第 1 ハウジングをさらに備える、請求項 3 に記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 5】

前記自転車に装着可能な情報生成部からの情報を受信する情報受信部をさらに備える、請求項 4 に記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 6】

前記情報受信部は、前記情報生成部で算出された前記自転車の通算距離を受信する、請求項 5 に記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 7】

走行距離の算出の開始を入力するための開始入力部をさらに備え、  
前記情報記憶部には、前記走行距離の算出開始入力時に受信した通算距離が記憶される、請求項 6 に記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 8】

前記情報表示部を、前記情報記憶部、前記電圧検出部および前記情報処理部と別に収納する第 2 ハウジングをさらに備える、請求項 3 に記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 9】

前記情報処理部は、前記自転車の通算距離を算出する、請求項 1 から 3 及び 8 のいずれかに記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 1 0】

前記情報記憶部には、前記通算距離が記憶される、請求項 9 に記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 1 1】

走行距離の算出の開始を入力するための開始入力部をさらに備え、  
前記情報記憶部には、前記走行距離の算出開始入力時に算出した通算距離が記憶される、請求項 9 又は 1 0 に記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 1 2】

自転車に装着可能な電源から供給される電力で動作する自転車用情報処理装置であって、

前記自転車に関する情報を記憶する情報記憶部と、

前記電源から供給される電力を蓄える蓄電部と、

前記蓄電部の蓄電状態を検出する蓄電状態検出部と、

前記蓄電状態検出部により検出された蓄電状態が第 1 条件のとき前記情報記憶部にアクセスして前記自転車に関する情報を処理する情報処理部と、  
を備えた自転車用情報処理装置。

【請求項 1 3】

前記蓄電状態検出部は、前記蓄電部の蓄電量を検出し、前記蓄電量が所定の蓄電量以上のときを前記第 1 条件のときとして前記情報記憶部にアクセスして前記

自転車に関する情報を処理する、請求項 1 2 に記載の自転車用情報処理装置。

【請求項 1 4】

前記情報処理部で処理された情報を表示する情報表示部をさらに備える、請求項 1 2 又は 1 3 に記載の自転車用情報処理装置。

【発明の詳細な説明】

【0 0 0 1】

【発明の属する技術分野】

本発明は、情報処理装置、特に、自転車に装着可能な電源から供給される電力で動作する自転車用情報処理装置に関する。

【0 0 0 2】

【従来の技術】

自転車の車速や走行距離や通算距離等の自転車に関する情報を表示する処理を行う自転車用情報処理装置として、いわゆるサイクルコンピュータが従来知られている（たとえば、特許文献 1 参照。）。最近のサイクルコンピュータは盗難を防止するために着脱自在に自転車に装着できるようになっている。

【0 0 0 3】

従来のサイクルコンピュータは、電源としての内蔵された電池から供給される電力により動作している。サイクルコンピュータは、情報を記憶する情報記憶部と、情報を表示する情報表示部と、情報記憶部にアクセスして自転車に関する情報を処理するマイクロコンピュータからなる情報処理部とを備えている。情報制御部には、たとえば、自転車のフレームに装着されたリードスイッチと車輪に装着された磁石とからなる回転センサが有線又は無線で接続されており、情報制御部は、受信した回転情報（自転車に関する情報の一例）をもとに、車速や通算距離や走行距離を算出する。たとえば、車輪の回転数と直径により車速と距離とを算出する。この算出された通算距離や走行距離は情報記憶部に記憶され情報表示部に表示される。ここで、通算距離は、回転情報を計数して算出されものであり、いわゆるオドメーター、つまり自転車に表示装置を装着した後に走行を開始してから現在に至るまでに走行した距離を示すものである。走行距離はいわゆるトリップメーターであり、リセットされた時点から自転車が走行した距離を示すもの



である。

【 0 0 0 4 】

【特許文献 1】

特開 2 0 0 0 - 1 6 3 6 7 号

【 0 0 0 5 】

【発明が解決しようとする課題】

前記従来の自転車用情報処理装置では、電池が消耗して電力が不足すると、マイクロコンピュータや情報記憶部が正常に動作しないことがある。この場合、ライダーがデータの設定処理や変更処理をすると、処理したデータが電力不足により消去されることがある。この場合は、電池を交換した後に再度変更や設定をし直さなければならず、ライダーにとって大きな負担になる。

【 0 0 0 6 】

本発明の課題は、自転車用情報処理装置において、電力不足に起因するライダーの負担を軽減できるようにすることにある。

【 0 0 0 7 】

【課題を解決するための手段】

発明 1 に係る自転車用情報処理装置は、自転車に装着可能な電源から供給される電力で動作する装置であって、情報記憶部と、電圧検出部と、情報処理部とを備えている。情報記憶部は、自転車に関する情報を記憶する不揮発性のものである。電圧検出部は、電源から供給される電力に関連する電圧を検出するものである。情報処理部は、電圧検出部により検出された電圧が所定電圧以上のとき情報記憶部にアクセスして自転車に関する情報を処理するものである。

【 0 0 0 8 】

この情報処理装置では、電圧検出部で検出された電源の電圧が所定電圧以上のとき、情報処理部が情報記憶部にアクセスして情報を処理する。そして、検出された電圧が所定電圧未満になると、情報記憶部にアクセスしない。ここでは、検出された電圧が所定電圧より高いときにだけ情報処理部が情報記憶部にアクセスして処理を行い、低いときにはアクセスしないので、情報の設定や変更は検出された電圧が所定電圧より高いときにだけ行われる。このため、電力不足に起因す



るライダーの負担を軽減できるようになる。

【0 0 0 9】

発明 2 に係る自転車用情報処理装置は、発明 1 に記載の装置において、電源から供給される電力を蓄える蓄電部をさらに備え、電圧検出部は蓄電部に充電された電力の電圧を検出する。この場合には、蓄電部を設けることにより、電源から切り離して装置を使用できる。また、蓄電部の電圧が所定電圧未満であると情報処理部が情報記憶部にアクセスしないので、電源から切り離して装置を使用しても電力不足に起因するライダーの負担を軽減できるようになる。

【0 0 1 0】

発明 3 に係る自転車用情報処理装置は、発明 1 又は 2 に記載の装置において、情報処理部で処理された情報を表示する情報表示部をさらに備える。この場合には、情報表示部に情報が表示されるので、ライダーが情報を瞬時に判断できる。

発明 4 に係る自転車用情報処理装置は、発明 3 に記載の装置において、情報表示部を、情報記憶部、電圧検出部および前記情報処理部とともに収納する第 1 ハウジングをさらに備える。この場合に、第 1 ハウジングを自転車に対して着脱することで、装置の着脱が容易になる。

【0 0 1 1】

発明 5 に係る自転車用情報処理装置は、発明 4 に記載の装置において、自転車に装着可能な情報生成部からの情報を受信する情報受信部をさらに備える。この場合には、車輪の回転センサや別の情報処理部などの自転車に関する情報を生成可能な情報生成部からの情報を受信できるので、リアルタイムで情報を表示できる。

【0 0 1 2】

発明 6 に係る自転車用情報処理装置は、発明 5 に記載の装置において、情報受信部は、情報生成部で算出された自転車の通算距離を受信する。この場合には、装置を電源から切り離した後に電源に接続しても所定電圧以上の電力が供給された後に通算距離を受信すれば、通算距離を正確に表示できる。また、別の自転車に装着してもその自転車の情報生成部から送信された通算距離の情報を正確に表示できる。このため、1 つの装置を複数の自転車に使い回しできる。また、情報

記憶部にある時点の通算距離を各自転車毎に記憶しておけば、そこからの走行距離も正確に表示できる。

#### 【0013】

発明7に係る自転車用情報処理装置は、発明6に記載の装置において、走行距離の算出の開始を入力するための開始入力部をさらに備え、情報記憶部には、走行距離の算出開始入力時に受信した通算距離が記憶される。この場合には、通算距離とともに任意のタイミングからの走行距離も表示できる。

発明8に係る自転車用情報処理装置は、発明3に記載の装置において、情報表示部を、情報記憶部、電圧検出部および情報処理部と別に収納する第2ハウジングをさらに備える。この場合には、情報表示部だけが第2ハウジングに収納され、他は別に収納されるので、着脱される装置がコンパクトになり持ち運びしやすくなる。

#### 【0014】

発明9に係る自転車用情報処理装置は、発明1から3及び8のいずれかに記載の装置において、情報処理部は、自転車の通算距離を算出する。この場合には、装置自体で通算距離を算出できるので、通算距離の算出処理に別の装置が不要になる。

発明10に係る自転車用情報処理装置は、発明9に記載の装置において、情報記憶部には、通算距離が記憶される。この場合には、通算距離を常に保持できる。

#### 【0015】

発明11に係る自転車用情報処理装置は、発明9又は10に記載の装置において、走行距離の算出の開始を入力するための開始入力部をさらに備え、情報記憶部には、走行距離の算出開始入力時に算出した通算距離が記憶される。この場合には、情報記憶部に記憶された通算距離を利用して開始入力部からの入力に応じて走行距離を正確に算出できる。

#### 【0016】

発明12に係る自転車用情報処理装置は、自転車に装着可能な電源から供給される電力で動作する装置であって、情報記憶部と、蓄電部と、蓄電状態検出部と

、情報処理部とを備えている。情報記憶部は、自転車に関する情報を記憶するものである。蓄電部は、電源から供給される電力を蓄えるものである。蓄電状態検出部は、蓄電部の蓄電状態を検出するものである。情報処理部は、蓄電状態検出部により検出された蓄電状態が第 1 条件のとき情報記憶部にアクセスして自転車に関する情報を処理するものである。

#### 【0 0 1 7】

この情報処理装置では、蓄電状態検出部で検出された蓄電部の蓄電状態が第 1 条件のとき、情報処理部が情報記憶部にアクセスして記憶された情報を処理する。そして、検出された蓄電状態が第 1 条件ではないとき、情報記憶部にアクセスしない。ここでは、蓄電部を設けたので、たとえば、装置を自転車から取り外しても蓄電部の蓄電状態が第 1 条件のときは情報記憶部に対してアクセスして処理を行うことができる。また、第 1 条件のときにだけ情報処理部が情報記憶部にアクセスして処理を行い、第 1 条件ではないときアクセスしないようにすることができるので、情報の設定や変更は第 1 条件のときにだけ行われる。このため、電力不足に起因するライダーの負担を軽減できるようになる。

#### 【0 0 1 8】

発明 1 3 に係る自転車用情報処理装置は、発明 1 2 に記載の装置において、蓄電状態検出部は、蓄電部の蓄電量を検出し、蓄電量が所定の蓄電量以上のとき第 1 条件のときとして情報記憶部にアクセスして自転車に関する情報を処理する。この場合には、蓄電部の電圧や電気容量などにより蓄電量を検出して所定の蓄電量以上のときに情報記憶部にアクセスして処理を行う。

#### 【0 0 1 9】

発明 1 4 に係る自転車用情報処理装置は、発明 1 2 又は 1 3 に記載の装置において、情報処理部で処理された情報を表示する情報表示部をさらに備える。この場合には、情報表示部に情報が表示されるので、ライダーが情報を瞬時に判断できる。

#### 【0 0 2 0】

#### 【発明の実施の形態】

図 1 において、本発明の一実施形態を採用した自転車は前後サスペンション付

きのマウンテンバイクであり、リアサスペンション 1 3 r 付きのフレーム体 2 とフロントサスペンション 1 3 f 付きのフロントフォーク 3 とを有するフレーム 1 と、ハンドル部 4 と、前後の変速装置 8, 9 を含む駆動部 5 と、フロントフォーク 3 に装着された前輪 6 と、ハブダイナモ 1 0 が装着された後輪 7 と、前後の変速装置 8, 9 を含む各部を制御するための制御装置 1 1 (図 3) とを備えている。

#### 【0 0 2 1】

フレーム 1 のフレーム体 2 は、異形角パイプを溶接して製作されたものである。フレーム体 2 には、サドル 1 8 や駆動部 5 を含む各部が取り付けられている。フロントフォーク 3 は、フレーム体 2 の前部に斜めに傾いた軸回りに揺動自在に装着されている。

ハンドル部 4 は、図 2 に示すように、フロントフォーク 3 の上部に固定されたハンドルステム 1 2 と、ハンドルステム 1 2 に固定されたハンドルバー 1 5 とを有している。ハンドルバー 1 5 の両端にはブレーキレバー 1 6 とグリップ 1 7 とが装着されている。ブレーキレバー 1 6 の装着部分には、前後の変速装置 8, 9 の手動変速操作を行う前後の変速スイッチ 2 0 a, 2 0 b, 2 0 c, 2 0 d と、運転モードを自動変速モードと手動変速モードとに切り換える操作スイッチ 2 1 a と、サスペンション 1 3 f, 1 3 r の硬軟の手動切り換えを行うための操作スイッチ 2 1 b とが装着されている。変速スイッチ 2 0 a は、手動変速モード時に後述するリアディレーラ 2 6 r を 1 段ずつシフトダウンするためのスイッチであり、変速スイッチ 2 0 b は、リアディレーラ 2 6 r を 1 段ずつシフトアップするためのスイッチである。変速スイッチ 2 0 c は、手動変速モード時に後述するフロントディレーラ 2 6 f を 1 段ずつシフトダウンするためのスイッチであり、変速スイッチ 2 0 d は、フロントディレーラ 2 6 f を 1 段ずつシフトアップするためのスイッチである。

#### 【0 0 2 2】

駆動部 5 は、フレーム体 2 の下部 (ハンガー部) に設けられクランク 2 7 と、外装式の前後の変速装置 8, 9 とを有している。前変速装置 8 は、クランク 2 7 に装着された 3 枚のスプロケット F 1 ~ F 3 と、フレーム体 2 に装着されたフロ

ントディレーラ 26 f とを有している。後変速装置 9 は、たとえば 8 枚のスプロケット R 1 ~ R 8 を有する多段ギア 25 と、フレーム体 2 の後部に装着されたリアディレーラ 26 r とを有している。クランク 27 は、3 枚のスプロケット F 1 ~ F 3 が装着されたギアクランク 27 a と左クランク 27 b とを有している。また、駆動部 5 は、ギアクランク 27 a と多段ギア 25 のそれぞれいずれかのスプロケット F 1 ~ F 3, R 1 ~ R 8 に掛け渡されたチェーン 29 を有している。

#### 【0023】

フロント側のスプロケット F 1 ~ F 3 は、歯数が最も少ないスプロケット F 1 から順に歯数が多くなっており、歯数が最も多いスプロケット F 3 が最も外側に配置されている。また、リア側のスプロケット R 1 ~ R 8 は、歯数が最も多いスプロケット R 1 から順に歯数が少なくなっており、歯数が最も少ないスプロケット R 8 が最も外側に配置されている。なお図 1 では、図面を簡略化するためにスプロケット R 1 ~ R 8 の枚数を正確には表していない。

#### 【0024】

左クランク 27 b 側の回転中心には、クランク 27 の回転を検出するための回転検出器（図示せず）が装着されている。回転検出器は、リードスイッチ 23（図 3）と、リードスイッチ 23 の回転中心側でクランク 27 の回転方向に間隔を隔てて配置された磁石（図示せず）とを有しており、リードスイッチ 23 からクランク 27 の 1 回転当たり 4 つのパルスが出力される。ここで、回転検出器を設けたのは、外装変速機の場合、クランク 27 が回転していないと変速できないため、クランク 27 が回転しているときのみ変速動作が行われるようにするためである。

#### 【0025】

後輪 7 のハブダイナモ 10 は、ディスクブレーキのブレーキディスク及び多段ギア 25 が装着されたフリーホイールを装着可能なハブであり、内部に後輪 7 の回転により発電する交流発電機 19（図 3）を有している。

制御装置 11 は、変速スイッチ 20 a ~ 20 d や操作スイッチ 21 a, 21 b の操作に応じて変速装置 8, 9 やサスペンション 13 f, 13 r を制御するとともに、速度に応じてそれらを自動制御する。



## 【0026】

制御装置 11 は、図 3 及び図 4 に示すように、第 1、第 2 及び第 3 制御ユニット 30～32 の 3 つの制御ユニットを有している。第 1 制御ユニット（情報生成部の一例）30 は、交流発電機 19 に接続されている。第 1 制御ユニット 30 は、交流発電機 19 で生成された電力で駆動され、供給された電力によりフロントディレラ 26f、リアディレラ 26r 及びリアサスペンション 13r を制御する。第 1 制御ユニット 30 は、第 2 制御ユニット 31 に接続され、第 2 制御ユニット 31 や第 3 制御ユニット 32 に制御信号を電力に乗せて供給する。具体的には供給された電力を制御信号に応じてオンオフさせて制御信号を電力にのせて出力する。

## 【0027】

第 2 制御ユニット 31 は、第 1 制御ユニット 30 から送られた制御信号に応じて、フロントサスペンション 13f を制御するとともに、各スイッチ 20a～20d、21a、21b の操作情報を第 1 制御ユニット 30 に仲介する。

第 3 制御ユニット（本願発明の自転車用情報処理装置の一例）32 は、図 2 に示すように、第 2 制御ユニット 31 に着脱自在に装着されている。第 3 制御ユニット 32 は、図 4 及び図 5 に示すように、走行情報を表示可能な液晶表示部（情報表示部の一例）56 を有しており、第 1 制御ユニット 30 から出力された制御信号に応じて液晶表示部 56 を表示制御する。液晶表示部 56 は、車速、各種走行距離、変速位置などの走行情報を表示する。

## 【0028】

第 1 制御ユニット 30 は、たとえば、フレーム体 2 の下部のハンガー部に装着されており、回転検出器及びフロントディレラ 26f に隣接して設けられている。第 1 制御ユニット 30 は、運転モードに応じて変速装置 8、9 及びリアサスペンション 13r を制御する。具体的には、自動モードの時には、速度に応じて変速装置 8、9 を変速制御するとともにリアサスペンション 13r を速度に応じて硬軟 2 つの硬さに制御する。手動モードの時には各変速スイッチ 20a～20d 及び操作スイッチ 21a、21b の操作に応じて変速装置 8、9 及びリアサスペンション 13r を制御する。また、速度信号や距離信号や変速位置信号を制御

信号として第2制御ユニット31及び第3制御ユニット32に出力する。

#### 【0029】

第1制御ユニット30は、CPUやメモリやI/Oインターフェイスなどを含むマイクロコンピュータからなる第1制御部35を有している。第1制御部35には、交流発電機19からのパルス出力により速度情報や距離情報の元になるパルス信号を生成するための波形成形回路36と、充電制御回路33と、第1蓄電素子38aと、回転検出器のリードスイッチ23と、電源通信回路34と、電源オンオフスイッチ28とが接続されている。また、フロントディレーラ26fのモータドライバ(FMD)39fと、リアディレーラ26rのモータドライバ(RMD)39rと、フロントディレーラ26fの動作位置センサ(FLS)41fと、リアディレーラ26rの動作位置センサ(RLS)41rと、リアサスペンション13rのモータドライバ(RSD)43rとが接続されている。さらに、最新の通算距離などの走行情報を格納する第1記憶部47が接続されている。第1記憶部47は、たとえばEEPROM、フラッシュメモリ等の不揮発メモリからなり、電源が遮断されても記憶内容を保持できる。

#### 【0030】

第1制御部35には、第1蓄電素子38aにダイオード42を介して接続された第2蓄電素子38bからの電力が供給されている。ダイオード42は、第1蓄電素子38aから第2蓄電素子38bへ一方向のみ電流を流すように設けられている。これにより、第2蓄電素子38bから第1蓄電素子38aへの逆流を防止できる。ここで、第1蓄電素子38aは主に、モータドライバ39f, 39r, 43f, 43rやモータドライバ39f, 39r, 43f, 43rにより駆動されるモータを有するサスペンション13f, 13rやディレーラ26f, 26rなどの消費電力が大きく電気容量の大きな電装品の電源として使用される。ただし、後述する第2制御部45の電源としても使用される。第2蓄電素子38bは、第1制御部35、後述する第3制御部55及び液晶表示部56等の消費電力が小さく電気容量の小さな電装品の電源として使用される。

#### 【0031】

第1及び第2蓄電素子38a, 38bは、たとえば電気二重層コンデンサなど



の大容量コンデンサからなり、交流発電機 19 から出力され、充電制御回路 33 で整流された直流電力を蓄える。なお、蓄電素子 38 a, 38 b をコンデンサに代えてニッケル・カドニウム電池やリチウムイオン電池やニッケル水素電池などの二次電池で構成してもよい。

#### 【0032】

充電制御回路 33 は、交流発電機 19 から出力された電力を整流して直流の電力を生成する整流回路 37 と、整流回路 37 から出力された電力を第 1 制御部 35 からの電圧信号によりオンオフする充電オンオフスイッチ 40 とを備えている。充電オンオフスイッチ 40 は、第 1 蓄電素子 38 a に過大な電圧の電力を蓄えないようにするためのものである。第 1 蓄電素子 38 a の電圧は第 1 制御部 35 により監視されており、第 1 制御部 35 は監視している電圧が所定電圧（たとえば 7 ボルト）以上になると充電オンオフスイッチ 40 をオフする電圧信号を出力し、充電オンオフスイッチ 40 を開く。また、所定電圧（たとえば 5.5 ボルト）以下になるとオンする電圧信号を出力し、充電オンオフスイッチ 40 を閉じる。

#### 【0033】

電源通信回路 34 は、第 2 蓄電素子 38 b にも接続されている。電源通信回路 34 は、第 1 制御部 35 からの速度、距離、変速段、自動又は手動、サスペンションの硬軟などの情報に応じた制御信号により第 2 蓄電素子 38 b から送られた電力をオンオフして制御信号を含む電力を第 2 制御ユニット 31 に通信線 52 を介して供給する。

#### 【0034】

電源オンオフスイッチ 28 は、第 1 蓄電素子 38 a にも接続されている。電源オンオフスイッチ 28 は、第 1 蓄電素子 38 a からフロントサスペンション 13 f のモータドライバ 43 f 及び第 2 制御ユニット 31 に送る電力をオンオフするために設けられている。電源オンオフスイッチ 28 は、前後のサスペンション 13 f, 13 r の硬軟の制御が終了すると第 1 制御部 35 からの信号によりオフされ、制御開始時にオンする。これにより、第 1 蓄電素子 38 a の電力の無駄な消耗を抑えることができる。

## 【0035】

各モータドライバ39f, 39r, 43f, 43rは、制御信号に応じてディレーラ26f, 26rに設けられたモータ44f, 44r、サスペンション13f, 13rに設けられたモータ（図示せず）を駆動する駆動信号を各モータに出力する。

第2制御ユニット31は、図2に示すように、ハンドル部4のハンドルバー15に固定可能なブラケット50を有している。また、第2制御ユニット31は、図4に示すように、ブラケット50に収納されたマイクロコンピュータからなる第2制御部45を有している。第2制御部45には、第1受信回路46と、フロントサスペンション13fのモータドライバ(FSD)43fとが接続されている。第1受信回路46は、第1制御ユニット30の電気通信回路34に通信線52を介して接続されており、電力に含まれる制御信号を抽出して第2制御部45に出力する。電気通信回路34は、通信線52を介して第3蓄電素子38cにも接続されている。第3蓄電素子38cは、たとえば電解コンデンサなどの比較的小容量のコンデンサを用いており、制御信号によりオンオフされた電力を平滑化するために設けられている。第3蓄電素子38cには、バッファアンプ48が接続されている。バッファアンプ48は、入出力電圧を一定に保持できるアンプであり、変速スイッチ20a, 20b及び操作スイッチ21a, 21bからのアナログの電圧信号を安定化させるために設けられている。

## 【0036】

第2制御ユニット31は、第1蓄電素子38aからの電力により動作するとともに、第2蓄電素子38bの電力に乘せられた制御信号に基づきフロントサスペンション13fを運転モードに応じて制御する。具体的には、自動モードの時には、速度に応じてフロントサスペンション13fの硬軟の切り換えを行うとともに、手動変速モードの時には、操作スイッチ21bの操作に応じてフロントサスペンション13fの硬軟の切り換えを行う。なお、前述したように、第2制御部45は、電源オンオフスイッチ28によりサスペンションの制御の時のみ動作するようにになっている。

## 【0037】

第3制御ユニット32は、いわゆるサイクルコンピュータと呼ばれものであり、図2に示すように、第2制御ユニット31のブラケット50に着脱自在に装着されている。

第3制御ユニット32は、図2及び4に示すように、第2制御ユニット31のブラケット50に着脱自在に装着されるケース部材（第1ハウジングの一例）54と、ケース部材54に収納されるマイクロコンピュータからなる第3制御部（情報処理部の一例）55を有している。第3制御部55には、液晶表示部56と、バックライト58と、第2記憶部59と、第2受信回路（情報受信部の一例）61と、第4蓄電素子38dと、電圧検出部60とが接続されている。これらの各部もケース部材54に収納されている。

#### 【0038】

また、第3制御部55には、ケース部材54から外方に突出するモードスイッチ（開始入力部の一例）24も接続されている。モードスイッチ24は、液晶表示部56の表示内容を選択するために使用されるとともに、走行距離をリセットする、つまり新たに走行距離の算出を始める際にも使用される。この場合には、モードスイッチ24をたとえば3秒以上長押しする。

#### 【0039】

液晶表示部56は、速度やケイデンスや通算距離や走行距離や変速位置やサスペンションの状態などの各種の走行情報を表示可能であり、バックライト58により照明される。電力安定化回路57は、電力をオンオフして制御信号を供給してもオンオフ信号を含む電力をたとえば平滑化により安定化するものである。これにより、オンオフする制御信号を電力乗せてもバックライト58のちらつきが生じにくくなる。

#### 【0040】

第2記憶部59は、走行距離や通算距離や走行時間などの走行情報を記憶するメモリである。第2記憶部59は、たとえばEEPROMなどの不揮発メモリからなっている。これにより、第3制御ユニット32を第2制御ユニット31から取り外して電源が遮断されても各種のデータを保持することができる。なお、第2記憶部59が本実施形態のようにEEPROMの場合、供給される電力の電圧

が、1. 8 V 未満になると正常な動作を行いにくくなる。

#### 【0 0 4 1】

図 9 に第 2 記憶部 5 9 の記憶内容の一例を示す。図 9 に示すように、第 2 記憶部 5 9 は、第 1 制御部 3 5 から出力された通算距離 O D を記憶する通算距離 O D 記憶エリア 5 9 a と、リセット（算出開始入力）されてからの距離を示す走行距離 T D を格納する走行距離 T D 記憶エリア 5 9 b と、リセット時の通算距離 O D 1 を記憶するリセット時通算距離 O D 1 記憶エリア 5 9 c と、平均時速や最高時速などを表示するために車速 V の時間変化を記憶する車速 V 記憶エリア 5 9 d と、他のデータを記憶する他のデータ記憶エリア 5 9 e とに区画されている。

#### 【0 0 4 2】

第 2 受信回路 6 1 は、第 1 受信回路 4 6 と並列に接続されており、第 2 蓄電素子 3 8 b からの電力に含まれる制御信号を抽出して第 3 制御部 5 5 に出力する。第 4 蓄電素子 3 8 d は、たとえば電解コンデンサからなり、第 2 蓄電素子 3 8 b から供給される電力を蓄えてオンオフする制御信号による影響を少なくするために設けられている。第 4 蓄電素子 3 8 d は、第 2 受信回路 6 1 と並列に接続されており、第 3 制御部 5 5 及び電力安定化回路 5 7 に接続されている。電圧検出部 6 0 は、第 2 受信回路 6 1 及び第 4 蓄電素子 3 8 d と並列に接続されており、第 2 蓄電素子 3 8 b から供給される電力の電圧を検出する。これにより、第 3 制御部 5 5 は、第 2 記憶部 5 9 に供給される電圧、すなわち、第 2 蓄電素子 3 8 b の電圧が第 2 記憶部 5 9 の最小動作電圧を十分に上回っているか否かを判断できる。かりに、最小動作電圧が 1. 8 V であれば、たとえば 1 V の余裕をみて、第 2 蓄電素子 3 8 b の電圧が 2. 8 V を超えたときのみ、第 3 制御部 5 5 は第 2 記憶部 5 9 にアクセスする。

#### 【0 0 4 3】

図 5 は、液晶表示部 5 6 の表示面 7 1 の表示内容を示す図である。表示面 7 1 には、主数値表示部 7 2 と、副数値表示部 7 3 と、内容表示部 7 4 と、後ギア段数表示部 7 5 と、前ギア段数表示部 7 6 とが設けられている。主数値表示部 7 2 と副数値表示部 7 3 には自転車の速度、時刻等の情報を数値により表示する。内容表示部 7 4 は主数値表示部 7 2 と副数値表示部 7 3 の表示内容を示すとともに

変速モードを表示するものである。たとえば、「VEL」は走行速度、「DST」は走行距離、「ODO」は通算距離、「CLK」は時刻、「TIM」は走行時間、「GEA」はチェンジギア装置のシフト位置を表示していることを示している。また、「AT」は自動変速モードに、「MT」は手動変速モードに設定されていることを示している。これらの表示はモードスイッチ24を操作することにより切り換わる。

#### 【0044】

速度の単位は「Km/h」と「Mi l e/h」とを切り換え可能であり、距離の単位は「Km」と「Mi l e」とを切り換え可能である。第3制御ユニット32の設定処理において距離の単位を設定することにより、表示面71の単位表示も設定された単位を表示するものである。

後ギア段数表示部75は、後変速装置9のギア段数（変速段の位置）を表示するものである。後ギア段数表示部75は、寸法が順次小さくなる円板状表示が左から右に並んでいる。これは実際の後変速装置9のギアの有効径に対応して、配列されているものである。また、液晶表示部56の初期設定において、前後の変速装置8、9のギア段数を自転車の実際のギア段数に合致するように設定することができる。例えば、後ギア段数を8段に設定しておけば、後ギア段数表示部75は左側から8個の円板状表示が表示され、右側の1個は表示されない。

#### 【0045】

前ギア段数表示部76は前変速装置8のギア段数を表示するものである。前ギア段数表示部76は、寸法が順次小さくなる円板状表示が右から左に並んでいる。初期設定で、前ギア段数を2段に設定しておけば、前ギア段数表示部76は右側から2個の円板状表示が表示され、左側の1個は表示されない。このように後ギア段数表示部75と前ギア段数表示部76は、自転車の実際の変速装置8、9のギア配列に対応した円板状表示の大小配列となるように配置されているので、ギア段数が直感的にひと目で分かるものとなっている。

#### 【0046】

このような構成の制御装置11では、自転車が走行するとハブダイナモ10の交流発電機19が発電し、その電力が第1制御ユニット30に送られ、第1及び



第 2 蓄電素子 3 8 a, 3 8 b に電力が蓄えられる。ここで、交流発電機 1 9 が後輪 7 に設けられているので、たとえばスタンドを立ててペダルを回せば充電量が不足していても第 1 及び第 2 蓄電素子 3 8 a, 3 8 b を充電できる。このため、変速装置の調整のためにペダルを回せば簡単に充電でき、充電量が不足していても液晶表示部 5 6 の設定等の作業を容易に行える。

#### 【 0 0 4 7 】

また、第 1 制御ユニット 3 0 がハンガー部に設けられているので、交流発電機 1 9 との距離が近くなり、電源ケーブルが短くて済み信号のやり取りや電力供給の効率が高くなる。

また、波形成形回路 3 6 で波形成形されたパルスにより第 1 制御部 3 5 で速度信号が生成されると、自動変速モードのときその速度信号に応じてディレーラ 2 6 f, 2 6 r 及びサスペンション 1 3 f, 1 3 r が制御される。具体的には、自動モードで走行中に速度が所定のしきい値を超えたりそれより遅くなると変速動作が行われる。この変速動作はリアディレーラ 2 6 r が優先して行われる。また、速度が所定速度以上になると両サスペンション 1 3 f, 1 3 r の硬さが硬くなる。また、第 1 制御部 3 5 では、波形成形されたパルスにより自転車の通算距離が算出される。具体的には、パルスを計数してその積算値を車輪 1 回転当たりのパルス数で除算して、除算結果と車輪の周長とを乗算して通算距離を算出する。

#### 【 0 0 4 8 】

このディレーラ 2 6 f, 2 6 r やサスペンション 1 3 f, 1 3 r などのモータで駆動される電気容量が大きな電装品が駆動されると、第 1 蓄電素子 3 8 a の電圧が低下することがある。第 1 制御部 3 5 や第 3 制御部 5 5 や液晶表示部 5 6 が第 1 蓄電素子 3 8 a を電源としていると、この電圧低下でリセットされたり不具合が生じるおそれがある。しかし、ここでは、ダイオード 4 2 により第 1 蓄電素子 3 8 a と接続された第 2 蓄電素子 3 8 b をこれらの電装品の電源としているので第 1 蓄電素子 3 8 a が電圧降下してもその影響を受けることがない。また、第 2 制御部 4 5 は、第 1 蓄電素子 3 8 a を電源としているが、サスペンション 1 3 f の制御時以外はオフしているので第 1 蓄電素子 3 8 a の電圧降下の影響を受けにくい。

## 【0049】

第1制御部35で生成された速度、通算距離、変速段、自動又は手動、サスペンションの硬軟などの情報に応じた制御信号は電源通信回路34に出力され、制御信号により電源通信回路34が第2蓄電素子38bから供給された電力をオン・オフし、電力のオン・オフで表現された制御信号が電力とともに第2制御部45及び第3制御部55に送られる。第2制御部45は、第1蓄電素子38aから供給された電力で動作するとともに、第2蓄電素子38bからの電力に乘せられた制御信号によりフロントサスペンション13fを制御する信号をモータドライバ43fに出力する。また、第3制御部55では、制御信号に基づく速度や通算距離や変速位置等の種々の情報を液晶表示部56に出力する。

## 【0050】

また、操作スイッチ21a、21bや変速スイッチ20a～20dが操作されると、異なるアナログ電圧の信号がバッファアンプ48を介して第1制御部35に出力され、第1制御部35でディレータ26f、26rを制御する信号やサスペンション13f、13rを制御する信号やモードを変更する信号が生成される。このうち、フロントサスペンション13fを制御する信号は、電源通信回路34に出力されて速度信号と同様に電力をオン・オフして第2制御部45に出力され、第2制御部45でフロントサスペンション13fが制御される。

## 【0051】

次に第1制御部35及び第3制御部55での制御内容を説明する。

後輪7が回転して交流発電機19から電力が供給され、それが第1蓄電素子38aに蓄えられて第1制御部35に供給されると、自転車の変速制御が可能となる。これにより、まず、図6のステップS1にて第1制御部35の初期設定を行う。この初期設定では、変速モードがたとえば自動変速モードに設定される。

## 【0052】

ステップS2では、マイクロコンピュータの1処理サイクル当たりの処理時間を規定するタイマをスタートさせる。ステップS3では、通算距離算出等を行う。図7に示すデータ処理を行う。ステップS4では、変速制御処理を行う。この変速制御処理では、前述のように自動変速制御や手動変速制御を行う。ステップS



5では、モードの設定等の他の処理を行う。ステップS6では、スタートしたタイマの終了を待つ。タイマがタイムアップするとステップS2に戻る。

#### 【0053】

データ処理では、図7のステップS10で波形成形回路36から出力されたパルスが入力されたか否かを判断する。ステップS11では、動作位置センサ41r, 41fから出力された変速位置データSHが入力したか否かを判断する。ステップS12では、後述する処理で処理したデータを出力する。

波形成形回路36から出力されたパルスが入力されたと判断すると、ステップS10からステップS13に移行する。ステップS13では、パルスPを1インクリメントする。ステップS14では、インクリメントされたパルスから通算距離ODを算出する。具体的には、前述したように、計数したパルスの積算値を車輪1回転当たりのパルス数で除算して、除算結果と車輪の周長とを乗算して通算距離ODを算出する。ステップS15では、算出した通算距離ODを最新の通算距離として第1記憶部47に上書き記憶する。ステップS16では、入力されたパルスPから表示用の速度データVを算出する。ステップS17は、算出した速度データVを第1記憶部47に記憶し、ステップS11に移行する。

#### 【0054】

変速位置データSHが入力されたと判断すると、ステップS11からステップS18に移行する。ステップS18では、表示用の変速位置データSHに変換して第1記憶部47に記憶する。

そして、ステップS12でこれら通算距離OD、速度データV及び変速位置データSHなどが表示のために通信線52を介して第3表示部55に出力される。

#### 【0055】

一方、第3制御部55では、通信線52を介して第2蓄電素子38bから電力が供給されると、図8のステップS20で初期設定がなされる。この初期設定では、たとえば距離や速度がメーター表示にセットされる。ステップS21では、第3制御部55のマイクロコンピュータの1処理サイクル当たりの処理時間を規定するタイマをスタートさせる。ステップS22では、電圧検出部60からの出力により第2蓄電素子38bから供給される電力の電圧が所定電圧（たとえば2

。8 V) 未満に低下したか否かを判断する。電圧検出部 60 で検出された電圧が所定以上のときはステップ S 23 に移行して表示処理を行う。表示処理では後述する処理でセットされた速度や距離や変速位置などを液晶表示部 56 に表示する。

#### 【0056】

ステップ S 24 では、速度 V や通算距離 OD のデータを第 1 制御部 35 から受信したか否かを判断する。このデータは通信線 52 を介して電源をオンオフすることにより送信されている。ステップ S 25 では、モードスイッチ 24 が長押しされたか否かを判断する。ステップ S 26 ではモードスイッチ 24 の通常による処理などの他の処理を行う。ステップ S 27 では、スタートしたタイマの終了を待つ。タイマがタイムアップするとステップ S 21 に戻る。

#### 【0057】

検出された電圧が所定電圧未満である場合はステップ S 27 に移行する。この結果、ステップ S 23 からステップ S 26 での処理をキャンセルし、設定操作や変更操作を受け付けない。このため、電力不足に起因するライダーの負担を軽減できるようになる。

データを受信したと判断するとステップ S 24 からステップ S 28 に移行する。ステップ S 28 では、受信した通算距離 OD を第 2 記憶部 59 の通算距離 OD 記憶エリア 59 a に記憶する。ステップ S 29 では、記憶した通算距離 OD から後述する処理でリセット時通算距離 OD 1 記憶エリア 59 c に記憶されたりリセット時通算距離 OD 1 を減算して走行距離 TD を算出して走行距離 TD 記憶エリア 59 b に記憶する。この記憶された走行距離 TD や通算距離 OD がステップ S 23 の表示処理で表示される。なお、ステップ S 23 の表示処理の際には、数値を副数値表示部 73 に表示する場合はモードスイッチ 24 の操作により選択された表示内容が表示される。したがって、この実施形態では、距離の場合、走行距離 TD か通算距離 OD のいずれかが副数値表示部 73 に表示される。

#### 【0058】

モードスイッチ 24 が長押しされるとステップ S 25 からステップ S 30 に移行する。ステップ S 30 では、走行距離 TD 記憶エリア 59 b に記憶された走行

距離 T D をリセットして 0 にする。ステップ S 3 1 では、リセット時の通算距離 O D をリセット時通算距離 O D 1 記憶エリア 5 9 c にリセット時通算距離 O D 1 として記憶する。このリセット時通算距離 O D 1 を記憶しておくことにより、第 3 制御ユニット 3 2 を取り外したりして電源が遮断しても、装着後に電源が供給され新たな通算距離 O D を受信することにより走行距離 T D を正確に算出して表示できる。

#### 【 0 0 5 9 】

ここでは、自転車に装着される第 1 制御ユニット 3 0 の第 1 制御部 3 5 で通算距離 O D がつねに算出され、この算出された通算距離 O D が第 3 制御ユニット 3 2 の液晶表示部 5 6 に表示されている。つまり、サイクルコンピュータとしての表示側の第 3 制御ユニット 3 2 で通算距離 O D を算出するのではなく表示側とは別の第 1 制御ユニット 3 0 で通算距離を算出している。このため、表示側の第 3 制御ユニット 3 2 を交換しても通算距離 O D を正確に表示できるようになる。また、複数台の自転車を所有している場合、1 つの第 3 制御ユニット 3 2 を持つだけで複数の自転車の通算距離を正確に表示できる。さらに、第 3 制御ユニット 3 2 の着脱に係わらず装着時に通算距離を正確に表示できる。

#### 【 0 0 6 0 】

また、走行距離に関しては、算出開始入力時の通算距離 O D 1 と受信した通算距離 O D とから走行距離 T D を算出しているので、算出開始入力時の通算距離 O D 1 を記憶しておくだけで、通算距離 O D を受信すれば演算により正確な走行距離を算出できる。このため、第 3 制御ユニット 3 2 を着脱しても走行距離を正確に表示できるようになる。

#### 【 0 0 6 1 】

しかも第 2 記憶部 5 9 の記憶量が少なくてすみ、第 2 記憶部 5 9 の容量を小さくすることができる。

また、電源（この実施形態では第 2 蓄電素子 3 8 b）から供給される電力の電圧により第 2 記憶部 5 9 へのアクセスを制限しているので、情報の設定や変更は検出された電圧が所定電圧より高いときにだけ行われる。このため、電力不足に起因するライダーの負担を軽減できるようになる。

## 【0062】

## 〔他の実施形態〕

(a) 前記実施形態では、第3制御ユニット32に電源としての蓄電素子を設けておらず、第2蓄電素子38bを電源としている。しかし、図10に示すように、第4蓄電素子138dをオンオフする制御信号による影響を少なくするための電界コンデンサではなく第1及び第2蓄電素子38a, 38bと同様な電気二重層コンデンサのような大容量の蓄電素子とし、第4蓄電素子138dを電源として用いてもよい。この場合、第4蓄電素子138dから第2蓄電素子38bに向かう逆流を防止するために第4蓄電素子138dの入力側にダイオード42cを設けるのが好ましい。なお、電圧検出部160は、第4蓄電素子138dの電圧を検出するように構成されている。

## 【0063】

このような実施形態では、第3制御ユニット32を第2制御ユニット31から取り外しても第4蓄電素子138dの電圧が所定以上のときは、第2記憶部59にアクセスすることができ、各種の操作を行うことができる。

なお、以上の説明では電源の電圧により記憶部へのアクセスを制限しているが、蓄電素子を電源とする場合は、蓄電素子に蓄えられた電気容量などの電圧以外の蓄電状態により記憶部へのアクセスを制限してもよい。

## 【0064】

(b) 前記実施形態では、第3制御ユニット32に第3制御部55や第2記憶部や電圧検出部を設けているが、たとえば、液晶表示部56だけをケース部材54に設け、第1制御ユニット30又は第2制御ユニット31内に情報記憶部、電圧検出部及び情報処理部を設けてもよい。

具体的には、たとえば、第1制御ユニット30の第1記憶部47を情報記憶部として用い、第1制御部35を情報処理部として用いてもよい。この場合、図11に示すように、電圧検出部260を第1制御ユニット30内に設け、第2蓄電素子38bの電圧を検出するように構成すればよい。また、図7及び図8に示したような制御は第1制御部35で行われる。

## 【0065】

(c) 前記実施形態では、変速制御やサスペンションを合わせて行うために3つの制御ユニットを設けたが、速度や距離などの走行情報を表示する、いわゆるサイクルコンピュータ単体にも本発明を適用できる。この場合、サイクルコンピュータ単体に設けられた電池や蓄電素子のような電源により動作するようにしてもよいし、外部からの電源により動作するようにしてもよい。

#### 【0066】

(d) 前記実施形態では、3つの制御ユニット30～32を配線で接続したが、少なくともいずれかを無線通信により接続してもよい。

(e) 前記実施形態では、リセット時通算距離記憶エリア56cに1つのリセット時通算距離OD1しか記憶していないが、複数の自転車に対応するリセット時通算距離OD1を記憶できるようにしてもよい。この場合、第3制御ユニット32を複数の自転車で使い回ししても自転車毎の走行距離を正確に表示できる。

#### 【0067】

##### 【発明の効果】

本発明によれば、検出された電圧が所定電圧より高いときにだけ情報処理部が情報記憶部にアクセスして処理を行い、低いときにはアクセスしないので、情報の設定や変更は検出された電圧が所定電圧より高いときにだけ行われる。このため、電力不足に起因するライダーの負担を軽減できるようになる。

#### 【0068】

別の発明によれば、蓄電部を設けたので、たとえば、装置を自転車から取り外しても蓄電部の蓄電状態が第1条件のときは情報記憶部に対してアクセスして処理を行うことができる。また、第1条件のときにだけ情報処理部が情報記憶部にアクセスして処理を行い、第1条件ではないときアクセスしないようにすることができるので、情報の設定や変更は第1条件のときにだけ行われる。このため、電力不足に起因するライダーの負担を軽減できるようになる。

##### 【図面の簡単な説明】

##### 【図1】

本発明の一実施形態を採用した自転車の側面図。

##### 【図2】



そのハンドル部分の斜視拡大図。

【図 3】

制御装置の構成の一部を示すブロック図。

【図 4】

制御装置の構成の残りを示すブロック図。

【図 5】

液晶表示部の表示画面の一例を示す模式図。

【図 6】

第 1 制御部のメインルーチンの制御内容を示すフローチャート。

【図 7】

データ処理の制御内容を示すフローチャート。

【図 8】

第 3 制御部のメインルーチンの制御内容を示すフローチャート。

【図 9】

第 2 記憶部の記憶内容を説明する模式図。

【図 1 0】

他の実施形態の図 4 に相当する図。

【図 1 1】

他の実施形態の図 3 に相当する図。

【符号の説明】

- 3 0 第 1 制御ユニット（情報生成部の一例）
- 3 2 第 3 制御ユニット（情報処理装置の一例）
- 3 5 第 1 制御部（他の実施形態の情報処理部の一例）
- 3 8 b 第 2 蓄電素子（電源及び他の実施形態の蓄電部の一例）
- 4 7 第 1 記憶部（他の実施形態の情報記憶部の一例）
- 5 4 ケース部材（第 1 又は第 2 ハウジングの一例）
- 5 5 第 3 制御部（情報処理部の一例）
- 5 6 液晶表示部（情報表示部の一例）
- 5 9 第 2 記憶部（情報記憶部の一例）

6 0 , 1 6 0 , 2 6 0 電圧検出部

6 1 第 2 受信回路 (情報受信部の一例)

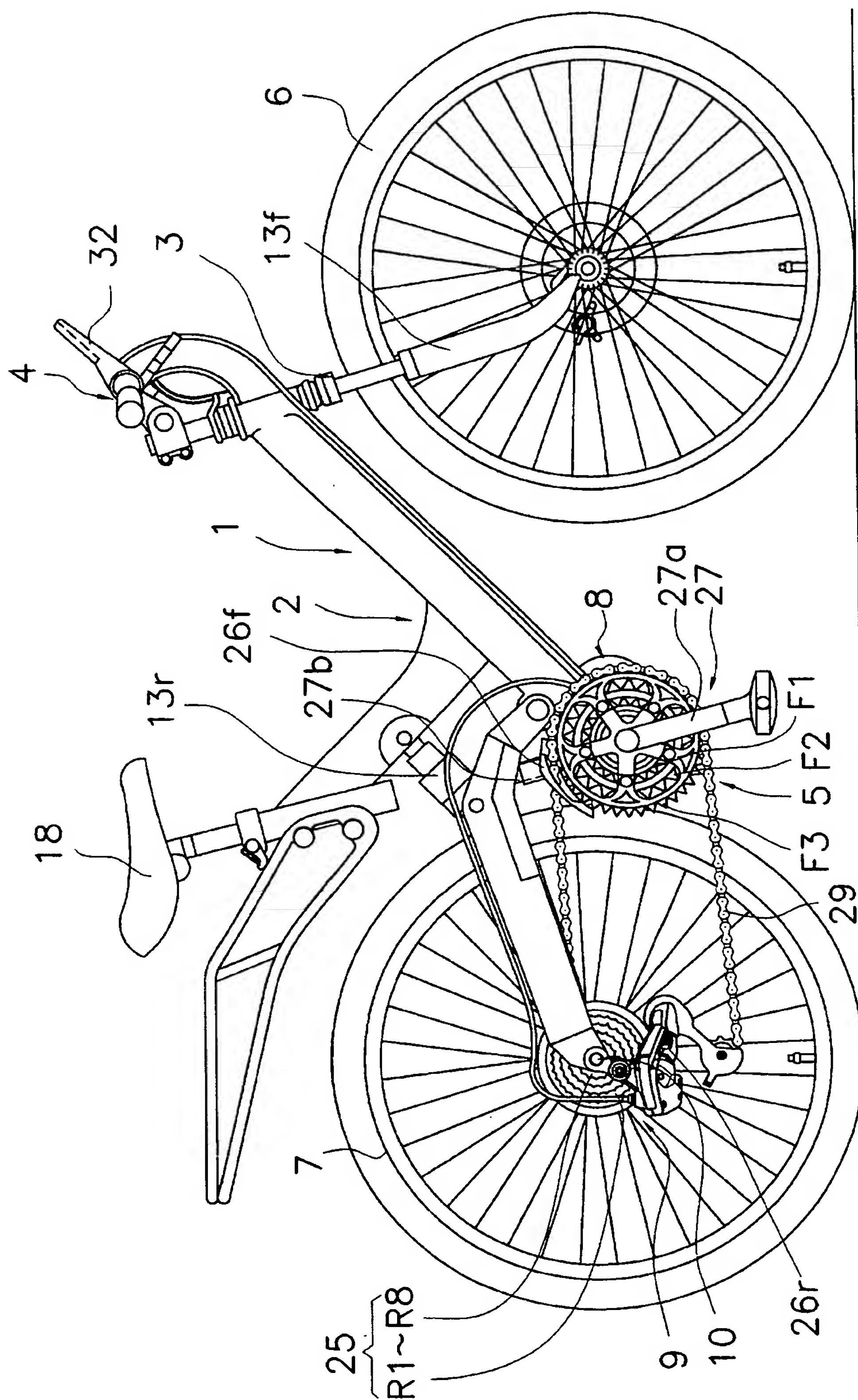
1 3 8 d 第 4 蓄電素子 (蓄電部の一例)



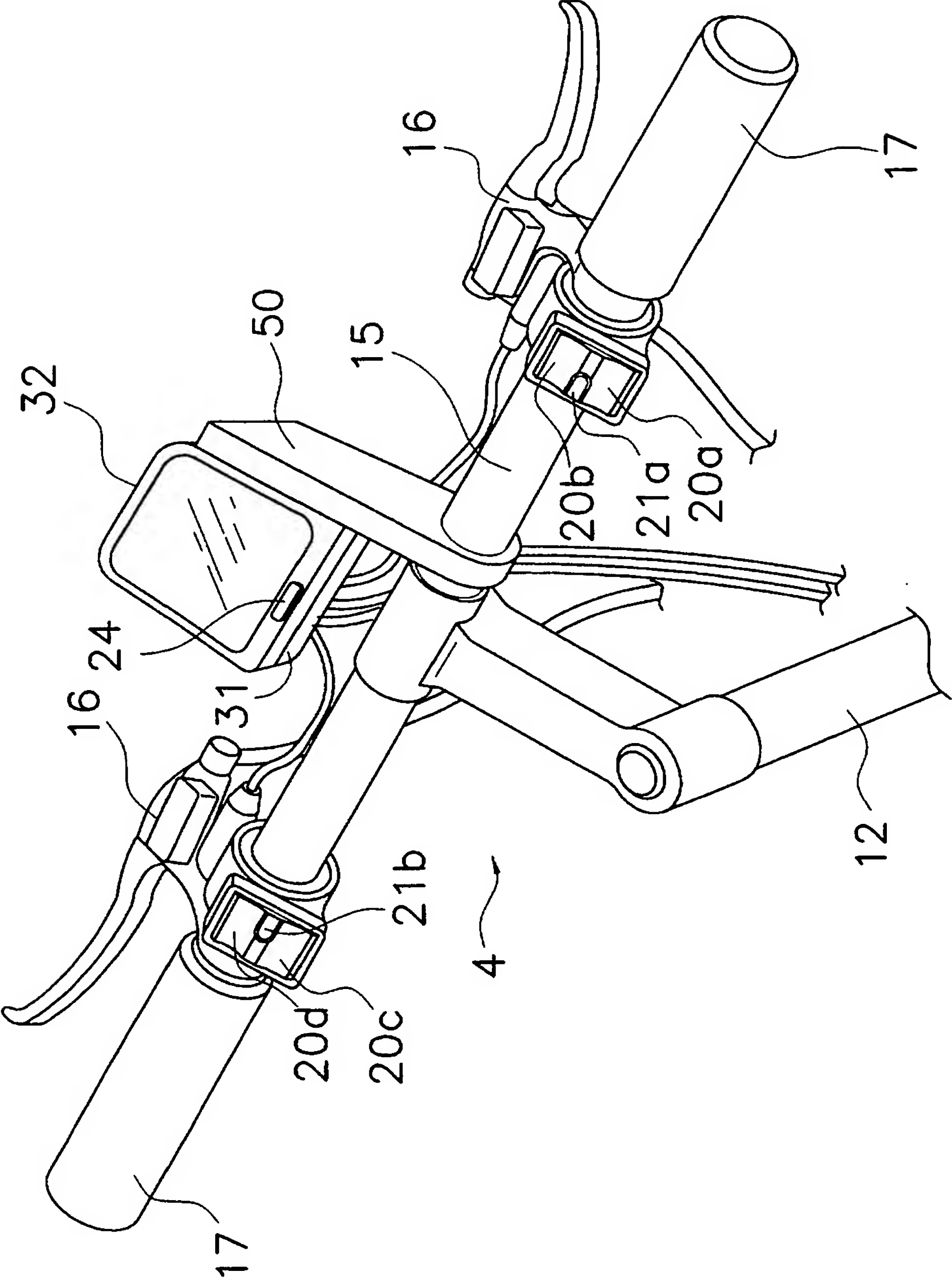
【書類名】

図面

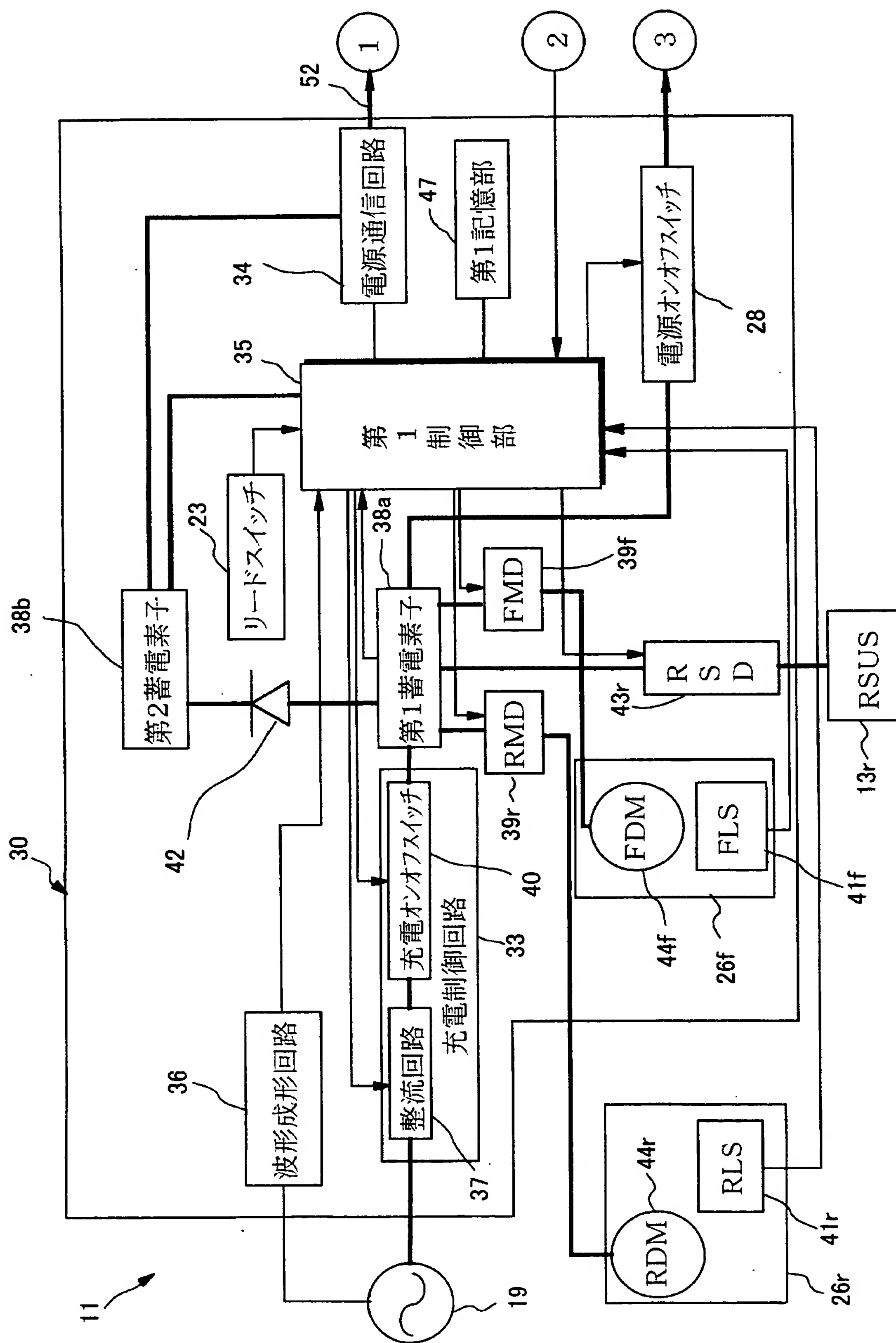
【図 1】



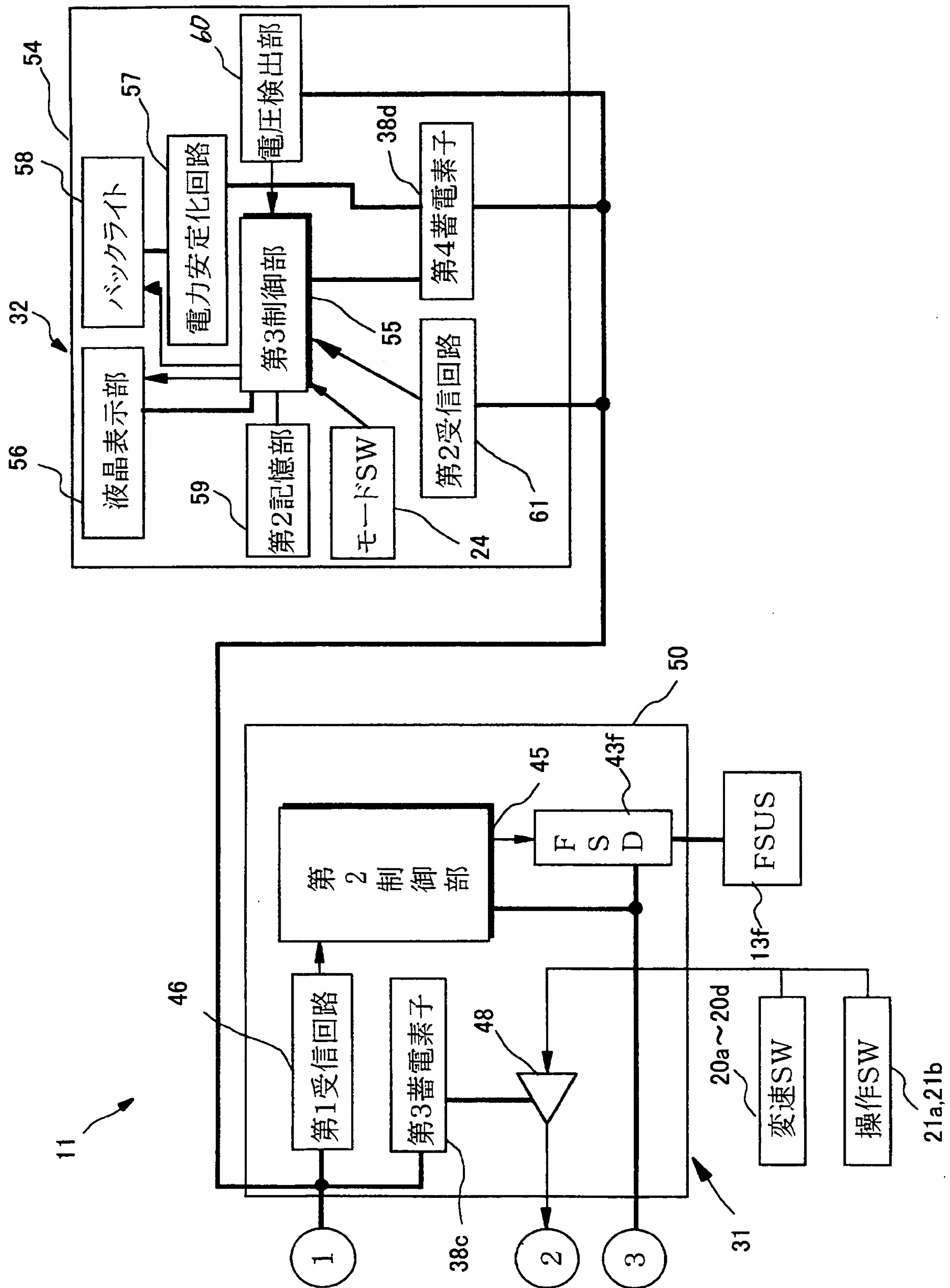
【図 2】



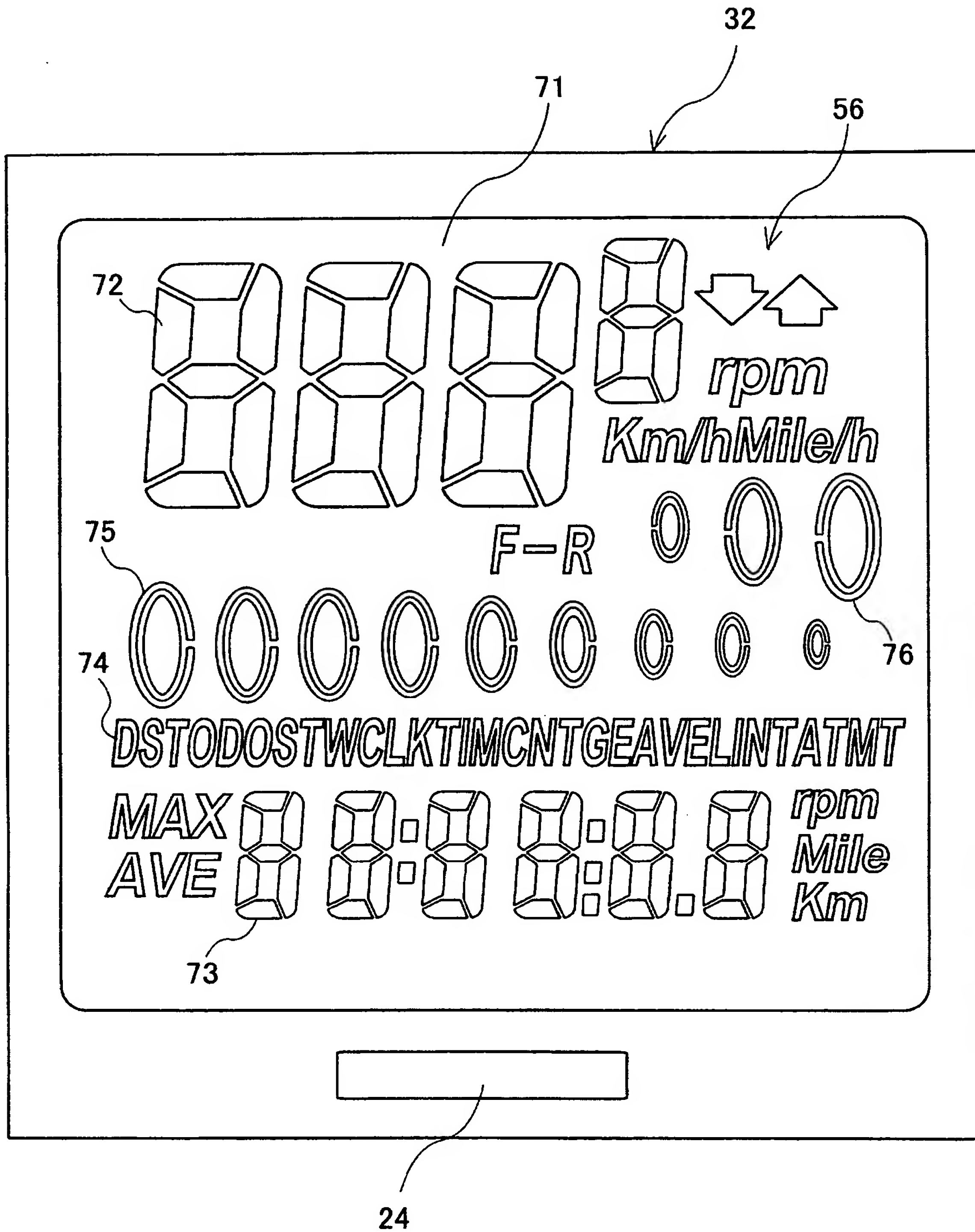
【図 3】



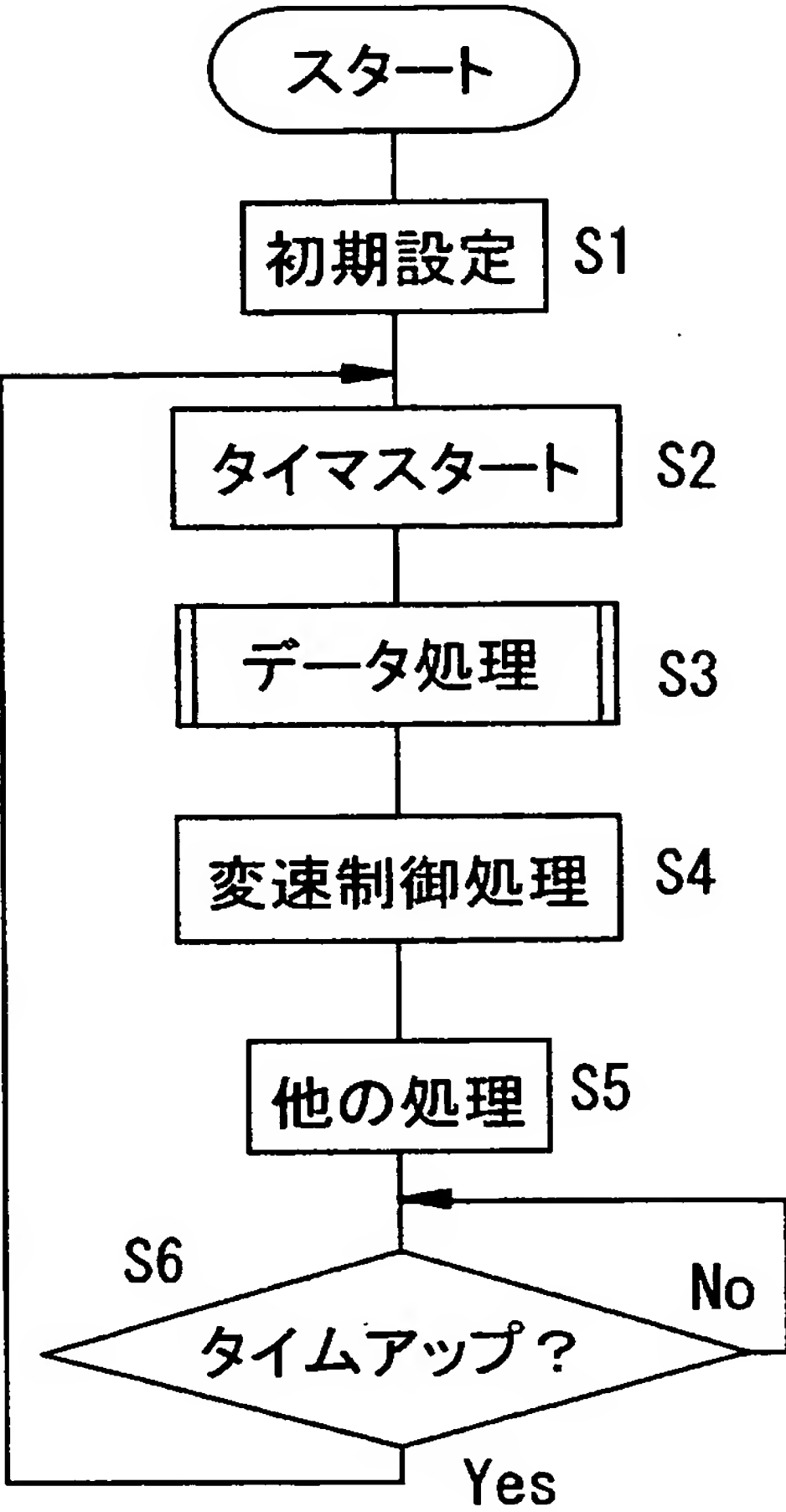
【図 4】



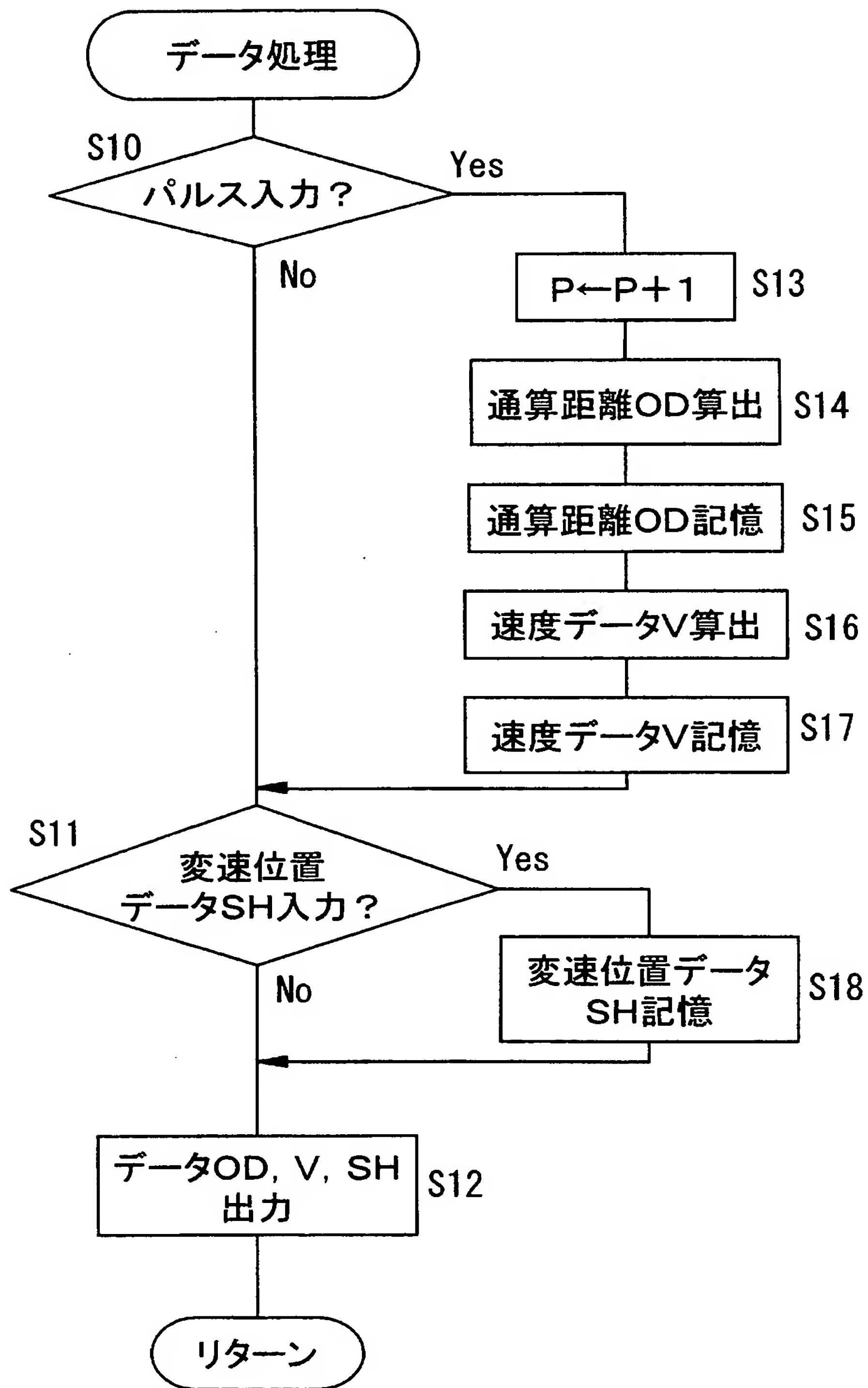
【図 5】



【図 6】

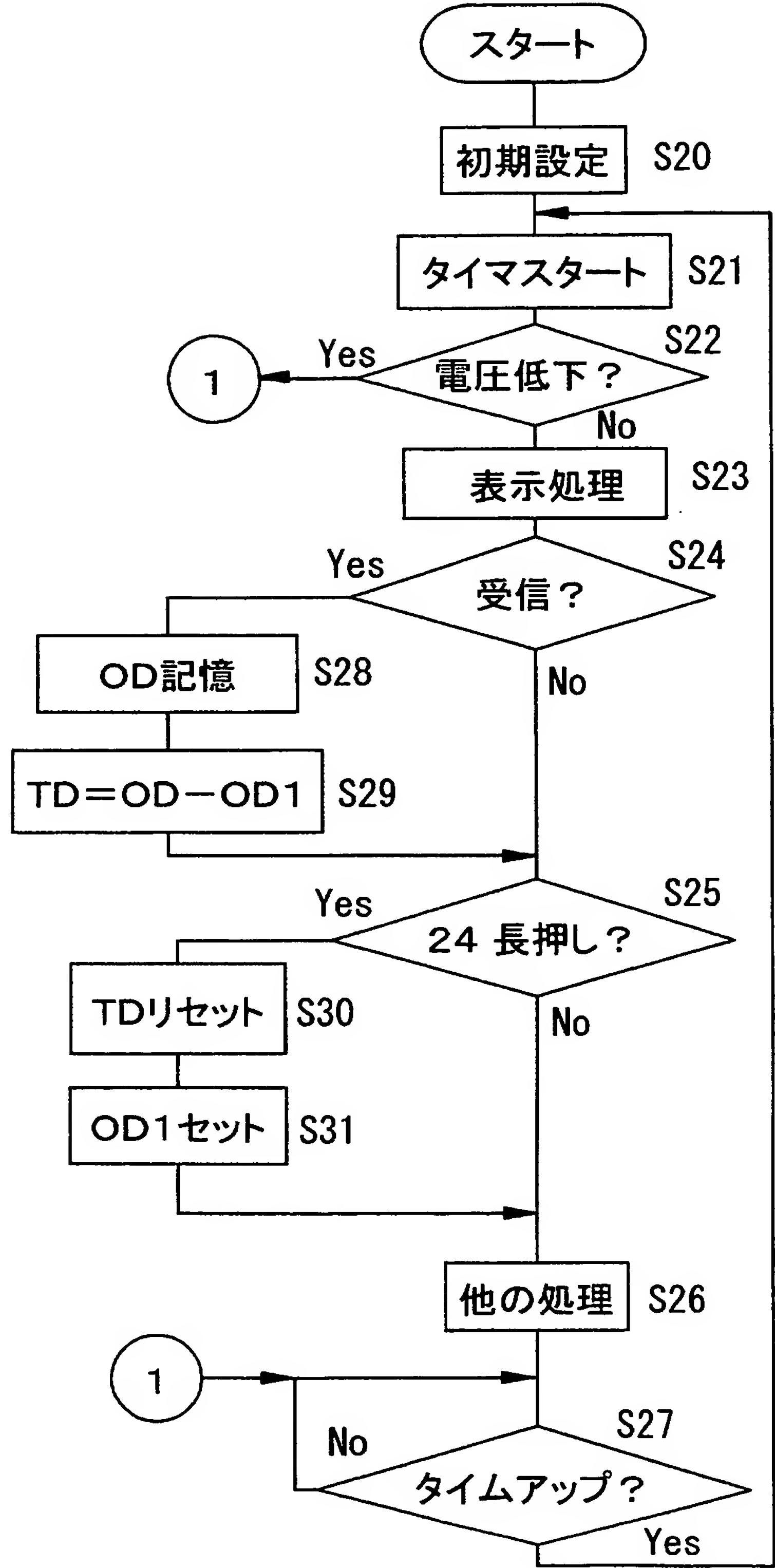


【図 7】

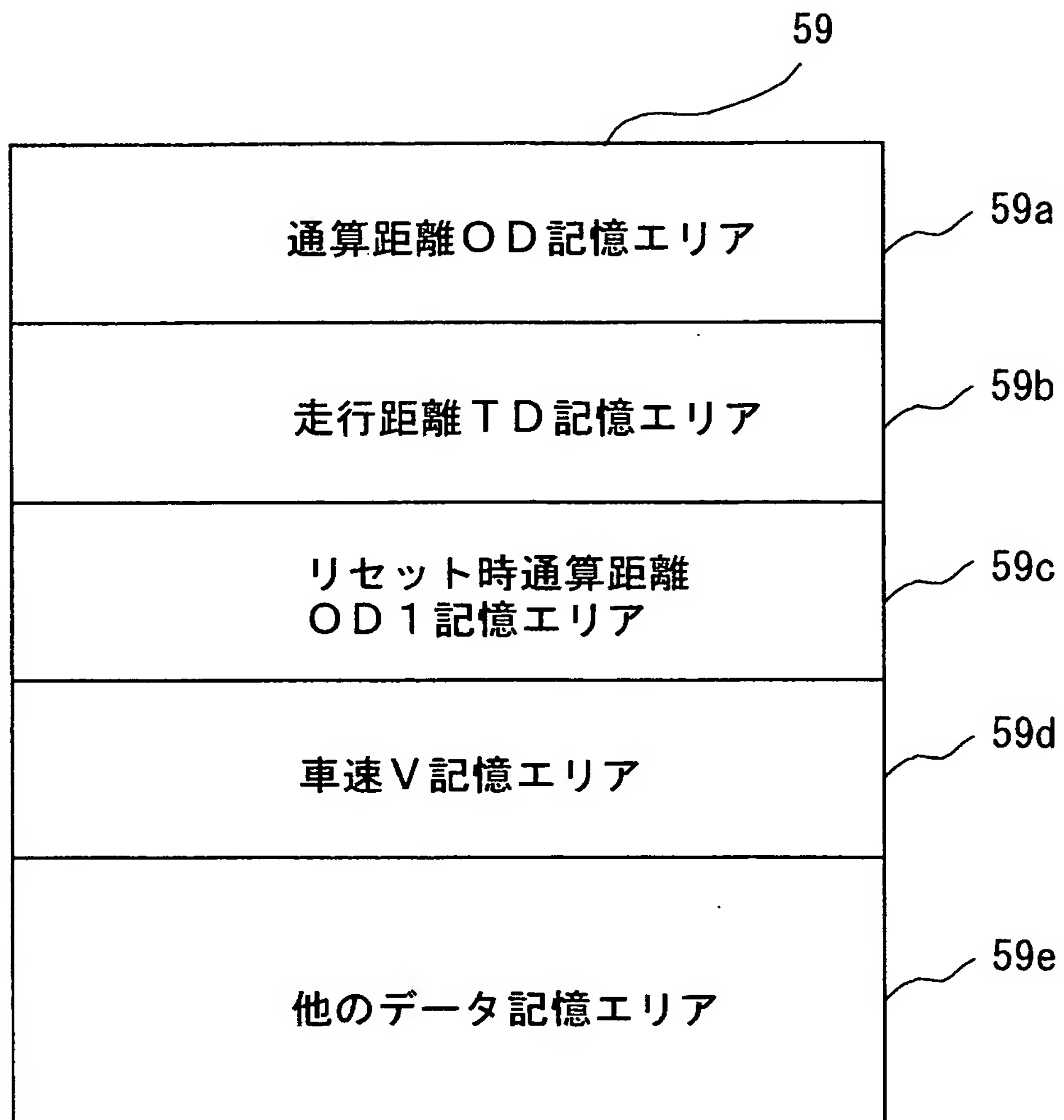




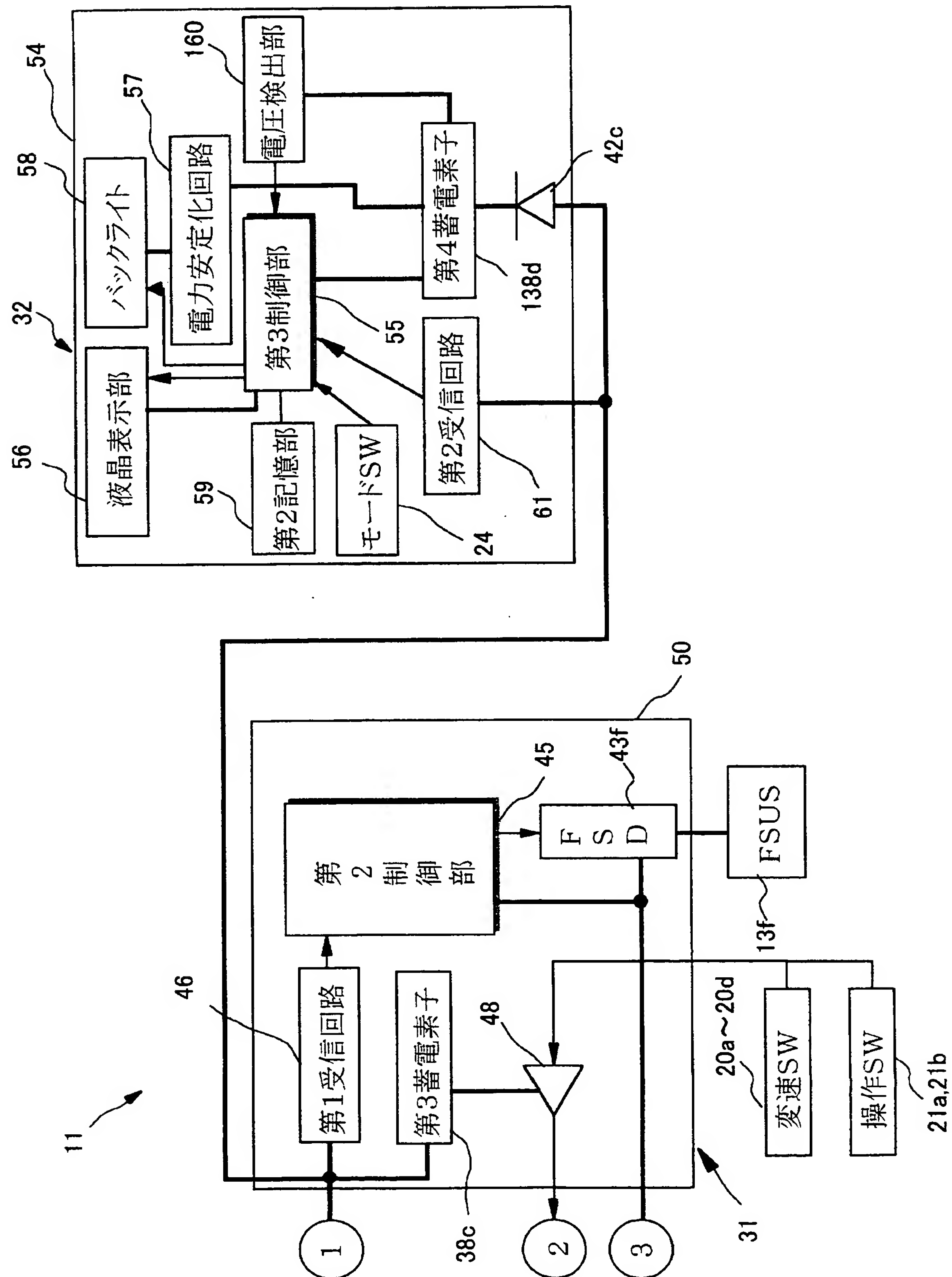
【図 8】



【図 9】



【図 10】





【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 電力不足に起因するライダーの負担を軽減できるようにする。

【解決手段】 第3制御ユニット32は、自転車に装着可能な電源から供給される電力で動作するユニットであって、第2記憶部59と、電圧検出部60と、第3制御部55とを備えている。第2記憶部59は、たとえば、リセット時の走行距離や走行速度などの自転車に関する情報を記憶する不揮発性のものである。電圧検出部60は、電源から供給される電力に関連する電圧を検出するものである。第3制御部は、電圧検出部60により検出された電圧が所定電圧以上のとき第2記憶部にアクセスして自転車に関する情報を処理するものである。

【選択図】 図4

特願 2 0 0 3 - 0 8 8 7 9 2

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[ 0 0 0 0 0 2 4 3 9 ]

1 . 変 更 年 月 日

1 9 9 1 年    4 月    2 日

[ 変 更 理 由 ]

名 称 変 更

住    所

大 阪 府 堺 市 老 松 町 3 丁 7 7 番 地

氏    名

株 式 会 社 シ マ ノ